

Jean-Luc MÉLENCHON
Candidat du Front de Gauche
à l'élection présidentielle
22 AVRIL ET 6 MAI 2012

Le défi des transports !

Des transports du quotidien trop souvent surchargés et inconfortables, des embouteillages croissants dans les villes et sur les routes, des nuisances autour des trafics routiers et aériens, des péages et des tarifs trop élevés, une efficacité inégale pour répondre aux besoins, un désengagement de l'Etat de ses responsabilités financières et d'aménagement : le secteur des transports appelle des ruptures avec les politiques actuelles et de profondes réformes pour répondre aux enjeux de notre époque.

POINTS DE REPÈRES

- Gaz à effet de serre : le transport est le secteur le plus émissif en GES (34%). La route génère 93% de ces Gaz.
- Transport marchandises : en quelques décennies la part de la route est passée de 58% à 87%, celle du ferroviaire de 20% à 10%.
- Coûts externes (pollution de l'air et GES, bruit, bouchons, accidents et coûts des soins de santé) des transports routiers supportés par la société française : 80 milliards d'euros par an.

Plusieurs défis majeurs sont à relever en matière de la politique des transports :

- **L'enjeu social,** celui du droit au transport pour toutes et tous, appelle un service public de qualité, assurant l'égalité d'accès, garantissant un haut niveau de sécurité, pratiquant des tarifs sociaux, avec un service sur l'ensemble du territoire et des personnels qualifiés travaillant dans de bonnes conditions.
- **L'enjeu écologique,** celui d'une prise en compte des exigences environnementales contre les pollutions de tous ordres, appelle une redéfinition de l'utilisation des modes de transports. Il faut développer les transports collectifs de voyageurs et faire du transport de marchandises une question d'intérêt général permettant de privilégier les modes les moins générateurs de gaz à effet de serre et consommateurs d'énergie.
- **L'enjeu économique,** celui de l'efficacité du système de transport au service de l'activité et de l'emploi, appelle un maillage amélioré du territoire et une meilleure complémentarité entre les différents modes, afin d'utiliser chacun d'entre eux au mieux de son efficacité dans le respect des exigences environnementales.
- **L'enjeu démocratique,** celui des mécanismes de décision pour répondre à l'intérêt général, appelle plus de pouvoir pour les usagers, les élus locaux, les syndicats, aux côtés de l'Etat et des directions d'entreprises.

Répondre à ces défis suppose de rompre avec la logique actuelle de concurrence généralisée dont le but est la recherche du profit maximum pour les opérateurs et les chargeurs, plutôt que la satisfaction des besoins sociaux et de l'intérêt général du pays. Cela appelle une remise en cause et des directives européennes qui organisent cette libéralisation, et des décisions nationales de privatisation qui spolient la puissance publique des outils d'une réorientation de la politique des transports. Là aussi, les citoyens, les usagers, les personnels, doivent se réapproprier leur avenir. Le Front de Gauche se fait le porte-parole de cette ambition.

Au cœur de la planification écologique

Voyageurs

TRANSPORTS PUBLICS : LES VOYAGEURS EN REDEMANDENT... !

Nous demandons notre droit à la mobilité avec plus de transports collectifs facilement accessibles, maillés, fréquents, de qualité, peu onéreux ou gratuits. Et un habitat, du travail, une école, des courses, des loisirs moins dispersés ou spécialisés, en bref, plus de proximité.

39% des automobilistes souhaitent réduire l'usage de leur automobile, onéreuse avec une essence chère, nuisible pour le climat (effets de serre)...

Il faut donc investir pour une couverture nationale complète par le train : rénovations et nouvelles lignes, des liaisons intercités performantes et pas seulement des TGV rentables, multiplier les TER. Il faut étendre partout les projets de réseaux urbains combinant métros, bus, tramways, cars, transports partagés... Les trajets domicile/travail seront pris en charge par l'employeur en province comme en Ile-de-France.

Un développement aussi considérable nécessite plus de contribution des entreprises et de l'Etat et une maîtrise publique pour l'égalité des territoires et des usagers.



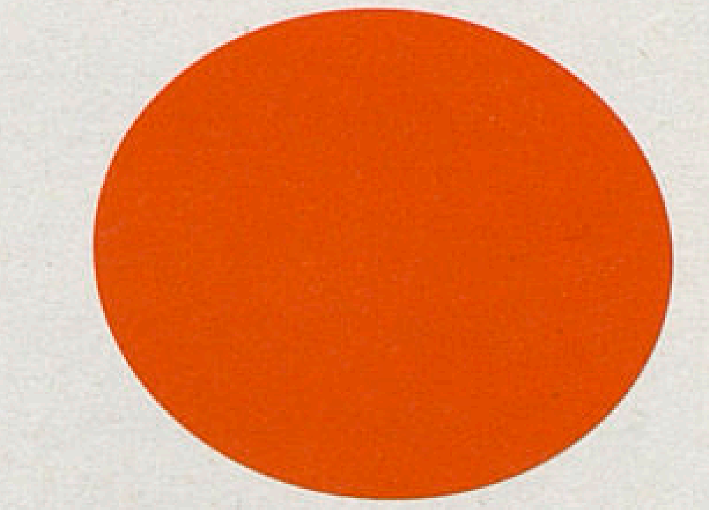
UN POLE PUBLIC DE TRANSPORT TERRESTRE

Face aux multinationales, créer un outil public au service des collectivités territoriales pour faire vivre le droit à la mobilité pour tous : tel est le sens de cette proposition.

Ce pôle ferait coopérer la RATP, la SNCF et leurs filiales, le futur TRANSDEV, les Régies, SEM (Sociétés d'Économie Mixte) et SPL (Sociétés Publiques Locales), sur des objectifs de service public.

Son Conseil d'administration serait composé d'élus, de représentants des usagers et des salariés des entreprises concernées.

Contre les inégalités, des services publics partout et pour tous !



Marchandises

LA MULTI MODALITÉ AU CŒUR DU TRANSPORT

La multi modalité doit être au cœur du transport des marchandises, si nous voulons vraiment que les modes alternatifs à la route se développent. Leur complémentarité est indispensable, ce qui s'oppose à la concurrence qui nous éloigne des objectifs du Grenelle de l'Environnement et coûte très cher à la collectivité qui finance – à plus de 35% - le transport routier marchandise (coûts non répercutés dans le prix du transport).

Nous proposons donc de préserver et de créer des plateformes multimodales maillées avec le rail, le fluvial et le maritime côtier. Ce choix est essentiel pour le développement économique et industriel des territoires.

Cela permettra le développement du transport combiné routier/maritime (des liaisons par bateau Marseille-Barcelone ou Marseille-Gênes transportant des camions permettraient de désengorger les autoroutes du Sud de la France) ou routier/ferroviaire (une partie du trafic routier de transit pourrait circuler sur le rail par les techniques de ferroutage).

Dans les grandes agglomérations, nous proposons une politique de logistique urbaine permettant d'amener les marchandises par le rail et les voies navigables, prolongés par une distribution routière courte. Pour cela, il est urgent de préserver dans ces zones les sites et voies ferrées liés au fret et de reconstruire une politique ferroviaire du wagon isolé comme alternative au tout routier.

Maîtrise et financement publics : un enjeu de démocratie

INFRASTRUCTURES, MATERIELS ET FINANCEMENTS

L'efficience et l'utilité des transports sont tributaires, entre autres, de la qualité et de la consistance des infrastructures et de l'offre matérielle (bus, trains...). Afin d'assurer une finalité conforme aux besoins de la collectivité, leur financement doit rester public. En se concentrant sur des projets rentables, les partenariats public-privé (PPP) ne permettent pas de développer un aménagement équilibré et égalitaire du territoire : ils ne servent que les intérêts du privé !

Il en est de même de la nécessaire maîtrise publique nationale des infrastructures, que ce soit dans leur réalisation, leur exploitation ou leur maintenance.

Ce sont là les conditions essentielles pour assurer la cohésion territoriale, développer la multi et l'intermodalité dans le cadre d'une politique publique de transition écologique, et défendre l'emploi dans l'ensemble de la filière transports.

+ 2 MILLIARDS D'EUROS PAR AN

En 2005, le gouvernement a cédé l'ensemble des participations publiques autoroutières à des sociétés privées. Ce bradage permettra à leurs actionnaires d'engranger 40 milliards d'euros de bénéfices d'ici la fin de la concession des autoroutes en 2032 !

Nous proposons la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cela rapportera 2 milliards d'euros par an. Ces dividendes seront affectés aux infrastructures de transports et serviront ainsi un principe posé par le Grenelle de l'environnement : développer le ferroviaire.

UN LIVRET D'ÉPARGNE POUR LES TRANSPORTS

Pour sortir les investissements en infrastructures de transport de la pression des marchés financiers, nous proposons, dans le cadre d'un pôle public bancaire, la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé, sur le modèle du Livret A. Il s'agit d'un livret offrant un produit d'épargne sécurisé. Ses fonds serviront à financer des projets d'infrastructures de transport et améliorer les performances des réseaux.

NON AUX PPP !

Pour la LGV Tours-Bordeaux, RFF a signé avec Vinci le plus important partenariat de financement public-privé (PPP) de France. Alors que 71 % des financements sont publics, le groupement Lisea est assuré d'une rentabilité de l'ordre de 15 % par an payée par l'usager-contribuable.

Les PPP offrent donc une rente au privé au détriment des finances publiques.

➔ NOS PROPOSITIONS

Parmi nos diverses propositions, nous insistons sur celle qui consiste à **créer, dès 2012, un Versement Transport Régional (VTR) pour financer le développement de TER et liaisons inter-villes.** Ce VTR (0.3% de la masse salariale des entreprises) sera mis à disposition des régions.

Il sera exigé une contribution financière spécifique des réels bénéficiaires des transports publics (centres commerciaux, activités de loisirs...).

Le processus de désendettement du transport ferroviaire sera engagé et il sera mis fin aux mesures de défiscalisation et exonérations favorisant le transport aérien par les opérateurs low-cost.

www.placeaupeuple2012.fr

Le service public contre les privatisations

UN NOUVEL ESSOR POUR LES SERVICES PUBLICS

Seul un service public national permet de répondre aux attentes des usagers et de lutter contre les disparités territoriales. Sans cela, pas de péréquation entre les lignes rentables et les lignes moins rentables mais très utiles. L'exigence du profit n'est pas compatible avec la réouverture de lignes.

Il ne s'agit pas de revenir en arrière, mais de proposer un nouveau service public, plus démocratique, écologique et efficace et où les usagers et les salariés auront de réels pouvoirs dans les conseils d'administration.

Le service public ne peut se développer qu'avec des entreprises publiques et intégrées (il est nécessaire de réunifier le système ferroviaire en réintégrant RFF au sein de la SNCF).

Le service public doit prendre acte des nouveaux enjeux : la priorité ne doit pas être au tout TGV mais au développement du transport de proximité, notamment le transport à la demande, aux trains inter-régionaux, à l'intermodalité, la baisse des tarifs, le ferroutage, le cabotage maritime, et une nouvelle répartition entre les modes de transports...

USAGERS, SALARIÉS ENSEMBLE



En faisant preuve d'objectivité et lorsque l'on y regarde de près, les doléances des usagers et les revendications des salariés se rejoignent très souvent.

L'exigence exprimée conjointement quant à un service de meilleure qualité et une sécurité renforcée passe, entre autres, par de nouveaux moyens humains, financiers et matériels.

Cette conception partagée et progressiste du service public des transports conduit à des luttes communes salariés-usagers-élus, débouchant souvent sur des résultats notables.

Les salariés des transports publics qui disposent d'un statut particulier garantissant leur indépendance doivent pouvoir se consacrer pleinement au service du pays et des citoyens.

Tout comme ceux des salariés, les représentants des usagers doivent disposer de plus de droits et de moyens pour peser sur les choix stratégiques des entreprises et administrations.

EUROPE ET LIBÉRALISATION

Pour sortir les investissements en infrastructures de transport de Placer les différents modes de transport hors des règles du marché, constitue un véritable choix de société pour un autre modèle de développement. L'Union Européenne, sans procéder à aucune évaluation sérieuse, accélère les mises en concurrence à coup de directives de libéralisation poussant à la privatisation des entreprises publiques et conduisant à la dégradation du service public. Il convient de remettre en cause les traités européens et d'abroger ces directives. C'est la condition pour maintenir et recréer de grands services publics de transport sur des critères d'efficacité sociale, avec une gestion démocratisée et un développement les coopérations.

30 MILLIARDS DE TONNES PERDUES

La libéralisation devait développer le Fret ferroviaire : c'est faux ! En France, le trafic représentait, en 2004, 46,9 milliards de tonnes/km. Il a chuté à 16,9 milliards de tonnes en 2010 !

LE FRONT DE GAUCHE, C'EST L'HUMAIN D'ABORD !

Avec la candidature de Jean-Luc Mélenchon, nous proposons la seule alternative crédible : résister à la finance et rendre le pouvoir au peuple pour permettre le progrès humain.

En 2012, votons, résistons, avec le Front de Gauche. Prenez le pouvoir !





Parti Communiste Français / Parti de Gauche /Gauche Unitaire /
La Fédération pour une Alternative Sociale et Ecologique / République et Socialisme /
Convergences et Alternative / Parti Communiste des Ouvriers de France

www.placeaupeuple2012.fr

Pellicam • © Istock • Papier recyclé • Ne pas jeter sur la voie publique RCS B622 053 189